



oben und rechte Seite:
Liniendesign
der neuen U5

Renderings:
Wiener Linien /
YF Architekten, Franz&Sue

Im Gegensatz zu den Streckentunnel werden die Stationstunnel überall bergmännisch hergestellt. Hier kommt die NÖT zum Einsatz. Diese ist in Bezug auf Untergrundbeschaffenheit, Bauwerksgeometrie oder auch Zeitmanagement flexibler handzuhaben. Lediglich dort, wo sich künftig Aufgänge und Ausstiege an der Oberfläche befinden werden sowie bei einem kurzen Streckenabschnitt unter der Landesgerichtsstraße muss offen gebaut werden.

Funktionale Architektur

Funktionalität ist das eine, Ästhetik das andere – ideal, wenn sich beide Aspekte in einem Bauvorhaben, das das Stadtbild für lange Zeit prägen und das von vielen Menschen frequentiert werden wird, gemeinsam wiederfinden. Gleichzeitig ist es eine ganz besondere Herausforderung für die Architektur, dafür zu sorgen, dass durch das Gestaltungskonzept in allen Stationen vielfältige technische

Anforderungen und ein Höchstmaß an Flexibilität berücksichtigt werden. Die Stationen sollten dem Gros der Fahrgäste nicht nur gefallen, sie müssen auch Orientierung bieten, den Verkehrs- und Fahrgastfluss optimieren, barrierefrei sein etc. Ähnlich komplex sind die Ansprüche an die gewählten Materialien, müssen diese doch zahlreiche Eigenschaften aufweisen. Unter anderem müssen sie langlebig und robust, hitzebeständig und nicht brennbar sein. Auch

im Hinblick auf einen geringen Wartungs- und Reinigungsaufwand müssen sie erprobt und bewährt sein. Die Wiener Linien veranstalteten unter Einbeziehung eines externen Anbieters und in Kooperation mit der Architekten- und Ingenieurkonsulentenkammer einen Wettbewerb, der die Kriterien „baukünstlerische Gestaltung“, „Funktionalität und Materialität“, „Außenwirkung und Identität der Außengebäude“ sowie „Wirtschaftlichkeit in Bau, Be-



Wiens Öffi-Stadträtin Ulli Sima und Günter Steinbauer, Geschäftsführer Wiener Linien, feiern den Spatenstich für das neue Linienkreuz U2 / U5 am Matzleinsdorfer Platz.

Fotos: Wiener Linien / Johannes Zinner



oben: Bauarbeiten für die U2 bei der Station Pilgramgasse

Fotos: Wiener Linien / Johannes Zinner

trieb und Erhaltung“ definierte. Aus diesem Wettbewerb gingen für das Baulos U5 die Wiener Architekturbüros YF Architekten und Franz&Sue Architekten hervor. Architekt Paul Katzenberger zeichnet für die Hochstationen der U2 verantwortlich, Architekt Gerhard Moßburger entwarf die U2-Tiefstationen.

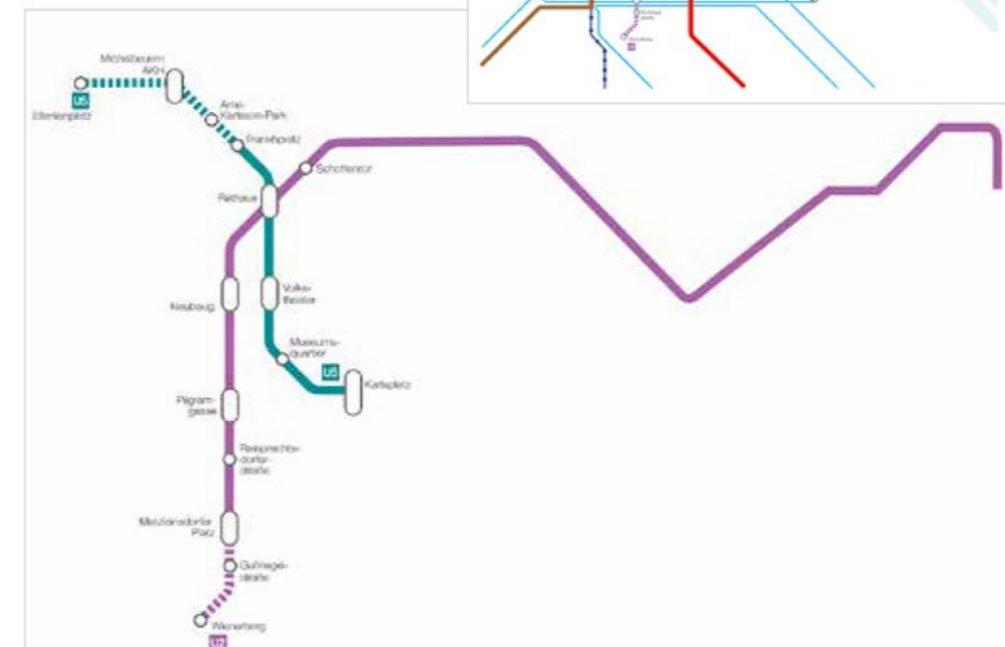
Das Linienkreuz U2xU5 im Überblick

Ab der Station Rathaus bekommt die U2 in Richtung Süden eine neue Linienführung.

Der U2-Südast wird mit 30 – 35 m Tieflage der tiefste Abschnitt des Wiener U-Bahn-Netzes. Die Stationen Rathaus (U5xU2), Neubaugasse (U3xU2) und Pilgramgasse (U4xU2) werden zu wichtigen U-Bahn-Knoten und beim Matzleinsdorfer Platz wird die neue U2 mit der S-Bahn- und Straßenbahnstation verknüpft. Mit der U5 bekommt Wien seine erste vollautomatische U-Bahn. Sie wird die bestehende U2-Strecke zwischen Karlsplatz und Rathaus übernehmen und in einem ersten Schritt bis zum Frankhplatz verlängert. ■

Das komplette Streckennetz der Wiener U-Bahn inklusive U2 neu und U5 neu (kleines Bild rechts); sowie die beiden Linien U2 und U5 für sich allein (unten)

Grafik: Wiener Linien



ZAHLEN · DATEN · FAKTEN Linienkreuz U2xU5

Bauherr
Wiener Linien

Architektur
YF Architekten
Franz&Sue Architekten
Arch. Paul Katzenberger
Arch. Gerhard Moßburger

Flächen / Mengen
Stationen neue U2: 23
Länge neue U2: 20 km
Stationen neue U5: 8
Länge neue U5: 5 km

Chronologie
Planungsbeginn: 2000
Beginn Vorarbeiten: 2017
Spatenstich: 10 / 2018

PROJEKTPARTNER

- Leyrer+Graf Baugesellschaft m.b.H.
- Potyka & Partner ZT GmbH
- VSP Stoltzka & Partner
Ziviltechniker GmbH
- Wien Energie GmbH
- Wiener Linien GmbH & Co. KG